Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7787**

16. Wahlperiode 16. 01. 2008

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Burkhardt Müller-Sönksen, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Harald Leibrecht, Markus Löning, Horst Meierhofer, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Folgen des US-Safe-Port-Act und der US-House Resolution No. 1 für die Bundesrepublik Deutschland

Der im Oktober 2006 verabschiedete US-Safe-Port-Act enthielt u. a. erstmals Regelungen zu einer 100-prozentigen Durchleuchtung von Seecontainern mit dem Transportziel USA.

Das Gesetz legte ein Pilotprogramm fest, das ein neues integriertes Durchleuchtungssystem testen sollte, um gleichzeitig mit einem System nukleare, radioaktive und konventionelle Gefahren in Seecontainern aufspüren zu können. Ziel des Safe-Port-Acts war es, in sechs ausgewählten Häfen eine 100-prozentige Durchleuchtung aller Container im Abgangsverkehr in die USA zu erreichen.

Im Juli 2007 wurden mit der „House Resolution No. 1 (H.R.1): Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007“, die Regelungen des Safe-Port-Act 2006 zur 100-prozentigen Durchleuchtung von Containern vollständig ersetzt. Das neue H.R.1-Gesetz enthält im Gegensatz zum Safe-Port-Act nunmehr die grundsätzliche Regelung, dass Seefrachtcontainer mit Bestimmungsort USA nicht in die Vereinigten Staaten eingeführt werden dürfen, solange sie nicht im Abgangshafen sowohl auf konventionelle als auch auf radioaktive und nukleare Gefahren durchleuchtet worden sind.

Mit dem Safe-Port-Act wurden also verschiedene Pilotprogramme gesetzlich vorgeschrieben, die mit dem H.R.1-Gesetz nunmehr wieder aufgehoben wurden.

Weder Warnungen im nationalen Gesetzgebungsverfahren der USA noch internationale Proteste haben dieses Gesetz verhindern können. Die deutsche maritime Wirtschaft hält den Vollzug der Vorschriften für den Seehandel für kaum umzusetzen und befürchtet gewaltige Kosten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung zum Safe-Port-Act bzw. H.R.1-Gesetz ein?
2. Welche Folgen und Kostenwirkung erwartet die Bundesregierung durch den Safe-Port-Act bzw. das H.R.1-Gesetz für die maritime Wirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland und für die öffentlichen Behörden?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verteilung der Kostenlast, sollte das neue Gesetz zur 100-prozentigen Containerdurchleuchtung umgesetzt werden?
4. Teilt die Bundesregierung die Bedenken der maritimen Wirtschaft, dass der Vollzug des US-Safe-Port-Act bzw. des H.R.1-Gesetzes den internationalen Warenverkehr massiv behindert und zu deutlich höheren Kosten führt, und wie begründet sie ihre Ansicht?
5. Wird die Bundesregierung die maritime Wirtschaft bei der Umsetzung der Anforderungen des US-Safe-Port-Acts bzw. des H.R.1-Gesetzes unterstützen, und wenn ja, wie?
6. Wird die Bundesregierung Forschungsaktivitäten im Bereich der Containerdurchleuchtung zur technischen Fortentwicklung unterstützen, damit deutsche Firmen auf diesem Gebiet gegenüber der amerikanischen Wirtschaft nicht ins Hintertreffen geraten?
7. Hält die Bundesregierung eine 100-prozentige Containerkontrolle sicherheitspolitisch für geboten und zweckdienlich?
8. Trifft es zu, dass sich die gemäß des US-Safe-Port-Acts erforderlichen Sicherheitserklärungen bzw. die darin enthalten Daten, die beim Handel mit den USA abzugeben sind, von denen unterscheiden, die gegenüber der EU abzugeben sind und dadurch für die Wirtschaft doppelter Aufwand entsteht?
9. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass die durch die Wirtschaft abzugebenden Daten in den Sicherheitserklärungen (10+2 Meldungen der Importeure und Frachtführer) auf ein sicherheitspolitisches und bürokratisch sinnvolles Maß beschränkt werden und diese Daten kompatibel im weltweiten Handel sind?
10. Wenn ja, was tut die Bundesregierung, um die bürokratischen Anforderungen zu harmonisieren und die Belastungen für die Wirtschaft zu minimieren?
11. Hält die Bundesregierung den Safe-Port-Act bzw. das H.R.1-Gesetz für vereinbar mit den WTO- bzw. WZO-Regeln und ist der Bundesregierung bekannt, welche Fortschritte der juristische Dienst der Europäischen Kommission im Rahmen der Überprüfung einer Vereinbarkeit des neuen H.R.1-Gesetzes mit den WTO- bzw. WZO-Regeln erreicht hat?
12. Welche Initiativen hat die Bundesregierung auf europäischer und/oder internationaler Ebene ergriffen, um auf den Gesetzgebungsprozess zum US-Safe-Port-Act bzw. H.R.1-Gesetz einzuwirken, und welchen Erfolg hatten diese?
13. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die ablehnende Haltung der Europäischen Kommission auf einheitliche Zustimmung innerhalb der europäischen Mitgliedstaaten trifft, oder ob es Mitgliedstaaten gibt, die ihrerseits das neue US-amerikanische Gesetz begrüßen?
14. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll und gerechtfertigt, für Container, die aus den USA nach Europa verfrachtet werden, ähnliche Sicherheitsmaßnahmen zu verlangen wie der US-Safe-Port-Act bzw. das H.R.1-Gesetz und wird die Bundesregierung sich auf europäischer Ebene für eine solche Reaktion einsetzen?

15. Wenn nein, warum nicht, und welche anderen Gegenmaßnahmen plant die Bundesregierung?
16. Hat die Bundesregierung sich gegenüber der US-Regierung dafür eingesetzt, zunächst die ursprünglich durch die US-Amerikaner vorgesehenen Pilotprojekte zur Containerdurchleuchtung und deren Auswertung abzuwarten?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherigen Ergebnisse der besagten Pilotprojekte?
18. Sind die Anforderungen des International Trade Data Systems der Vereinigten Staaten vereinbar mit den Anforderungen der World Trade Organization (WTO) sowie der WCO (World Customs Organization), und wie begründet sie ihre Ansicht?
19. Wird die Bundesregierung sich bei der IMO dafür einsetzen, dass der amerikanische Alleingang durch international abgestimmte Maßnahmen ersetzt wird, der sowohl handelspolitischen, wie auch sicherheitspolitischen Gesichtspunkten Rechnung trägt, und wenn ja, wie?

Berlin, den 15. Januar 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333